

fed. Senator/-in: S 4, Holger Matthäus Federführendes Amt: Amt für Mobilität	Beteiligt:	
Bau einer Fuß-Rad-Verbindung zwischen Schwaaner Landstraße und Sildemower Weg		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
06.05.2021	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Kenntnisnahme
06.05.2021	Finanzausschuss	Kenntnisnahme
11.05.2021	Bau- und Planungsausschuss	Kenntnisnahme
19.05.2021	Bürgerschaft	Kenntnisnahme

Sachverhalt:

Auf betreffendem Abschnitt der Schwaaner Landstraße verkehren durchschnittlich 1.100 Fahrzeuge pro Tag (Stand Zählung 2016). Das Verkehrsaufkommen ist somit als eher gering einzuschätzen. Zur Untersetzung der Datenlage soll im Sommer 2021 erneut eine Verkehrszählung inkl. Rad- und Fußgängerverkehrsaufkommen erfolgen. Darauf aufbauend kann die im Antrag beschriebene Zunahme des Verkehrsaufkommens überprüft werden.

Bei einem Verkehrsaufkommen von ca. 110 Fahrzeugen pro Stunde ist die gemeinsame Führung des Radfahrers im Mischverkehr gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) bei Tempo 30 km/h und außerorts 60 km/h eine sichere und geeignete Führungsform. Es handelt sich gemäß ERA um den Belastungsbereich 1 (siehe Bild 7 und Tabelle 8 ERA).

Anlage 1: ERA Bild 7 (Quelle: ERA 2010)

Anlage 2: ERA Tabelle 8 (Quelle: ERA 2010)

Damit ist aus Gründen der Verkehrssicherheit und Wirtschaftlichkeit kein Bau eines Radweges erforderlich.

Der Bau eines Gehweges kann perspektivisch eine sinnvolle Maßnahme sein, um die Attraktivität der Wegeverbindung zu erhöhen. Jedoch ist wie bereits vom OBR beschrieben wurde der Erhalt von Bäumen und Hecken zwingend erforderlich. Damit müsste der Weg auf nicht öffentlichen Flächen trassiert werden. Der Grunderwerb von Privaten stellt immer ein hohes Projektrisiko dar, verursacht hohe Kosten und erfordert sehr hohe Zeitbedarfe.

Mangelnde finanzielle und personelle Ressourcen stehen einer kurzfristigen Aufnahme der Maßnahme im Haushaltsplan 2022/23 entgegen. Ein Beginn der Planung kann daher realistisch betrachtet nur mittel- bis langfristig (>5 Jahre) erfolgen.

Es wäre sinnvoll, vorher zu prüfen, ob möglicherweise einvernehmlich mit der Nachbargemeinde ein Abpollern der Straße für den Kfz-Durchgangsverkehr umsetzbar wäre, um auf eine sehr aufwendige und kostenintensive Baumaßnahme verzichten zu können.

Ein solcher Prüfauftrag ist ebenfalls kurzfristig nicht leistbar, kann aber mittelfristig in Aussicht gestellt werden.

Finanzielle Auswirkungen:

Die finanziellen Mittel sind Bestandteil der zuletzt beschlossenen Haushaltssatzung.

Weitere mit dem Antrag mittelbar in Zusammenhang stehende Kosten:

liegen nicht vor.

werden nachfolgend angegeben:

Planungs- und Baukosten würden bei einer Entscheidung für einen Gehweg auf Rostocker Stadtgebiet (Länge ca. 450 m) >250 TEUR (ohne Kosten für Grunderwerb) betragen (auf Zeit - und Kostenrisiken wurde bereits hingewiesen).

Holger Matthäus

Anlagen

1	Anlage1_ERA-Bild7	öffentlich
2	Anlage2_ERA-Tabelle8	öffentlich

zweistreifige Straßen

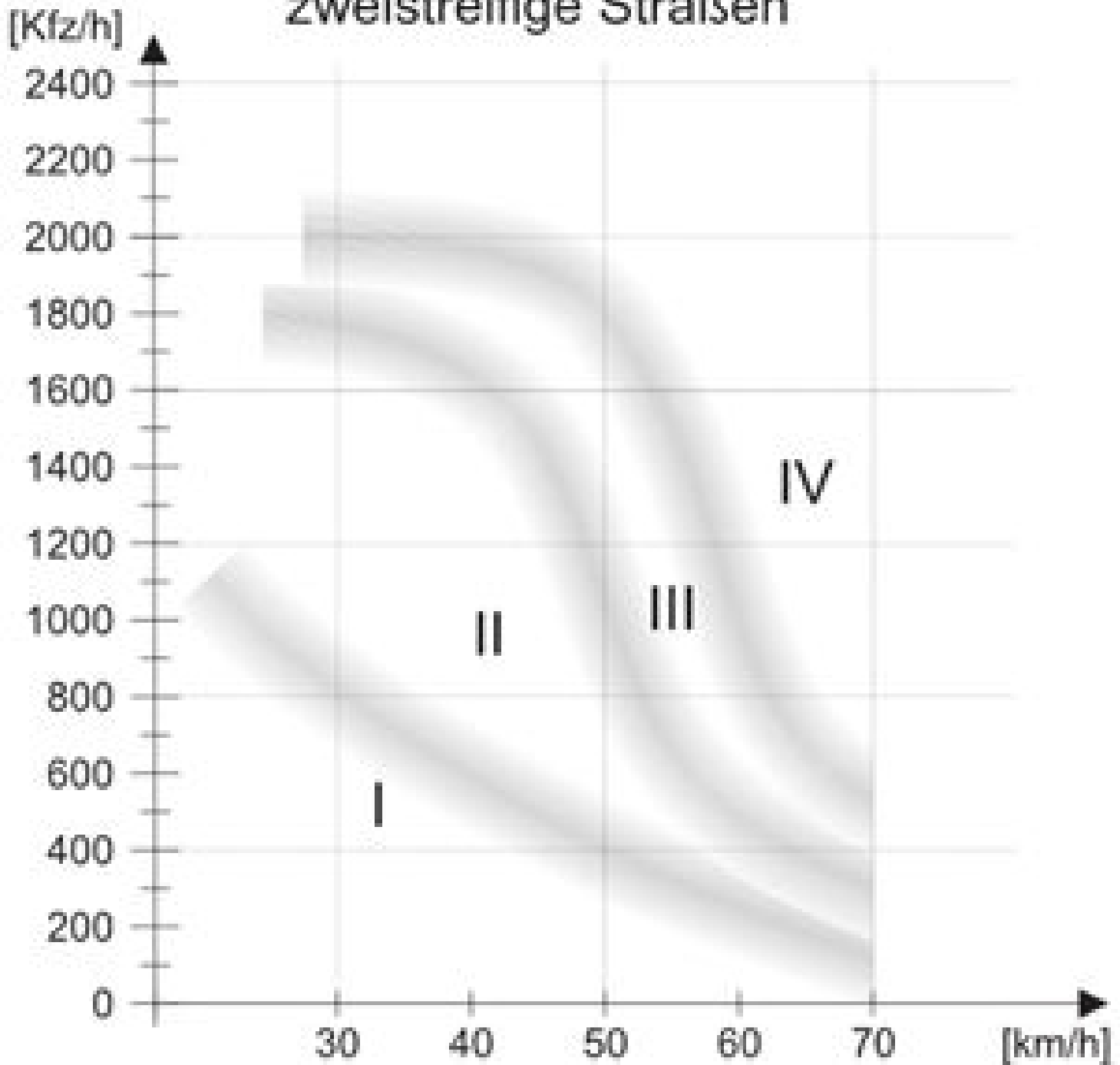


Tabelle 8: Zuordnung der Führungsformen zu den Belastungsbereichen bei Stadtstraßen

Belastungs- bereich	Führungsformen für den Radverkehr	Abschnitt	Randbedingungen für den Wechsel des Belastungsbereiches nach oben oder unten
I	<ul style="list-style-type: none"> • Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn (Benutzungspflichtige Radwege sind auszuschließen) 	3.1	<ul style="list-style-type: none"> • bei starken Steigungen kann die Führung auf der Fahrbahn gegebenenfalls durch die Führung „Gehweg“ mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ ergänzt werden • bei geeigneten Fahrbahnbreiten können bei höheren Verkehrsstärken auch Schutzstreifen vorteilhaft sein • bei großen Fahrbahnbreiten ist die Gliederung der Fahrbahn durch möglichst breite Schutzstreifen sinnvoll
II	<ul style="list-style-type: none"> • Schutzstreifen • Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“ • Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Radweg ohne Benutzungspflicht • Kombination Schutzstreifen und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“ • Kombination Schutzstreifen und vorhandener Radweg ohne Benutzungspflicht 	<p>3.2 3.1 und 3.6</p> <p>3.1 und 3.4</p> <p>3.2 und 3.6</p> <p>3.2 und 3.4</p>	<ul style="list-style-type: none"> • bei geringem Schwerverkehr, - Gefälle Strecken über 3 % Längsneigung, übersichtlicher Linienführung und geeigneten Fahrbahnbreiten (vgl. Abschnitt 3.1) kann die Führung im Mischverkehr zweckmäßig sein • bei starkem Schwerverkehr, unübersichtliche Linienführung und ungünstigen Fahrbahnquerschnitten (vgl. Abschnitt 3.1) kommen Radfahrstreifen oder benutzungspflichtige Radwege in Betracht
III/IV	<ul style="list-style-type: none"> • Radfahrstreifen • Radweg • gemeinsamer Geh- und Radweg 	<p>3.3 3.4 3.6</p>	<ul style="list-style-type: none"> • bei Belastungsbereich III mit geringem Schwerverkehr und übersichtlicher Linienführung kann auch ein Schutzstreifen gegebenenfalls in Kombination mit „Gehweg/Radfahrer frei“ eingesetzt werden